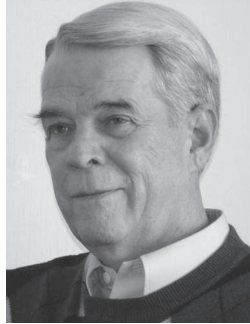


Zur Sicherheit der Strasseninfrastruktur: Zwischen Worten und Taten

«Zwischen Worten und Taten liegt ein Meer»

Altes italienisches Sprichwort



René Schaffhauser*

Inhalt

- I. Die neue gesetzliche Bestimmung
- II. Das Gemeinwesen als Werkeigentümer
 1. Grundsatz
 2. Allgemeine Regeln
 3. Besondere Gesichtspunkte bei Gemeinwesen als Werkeigentümer
 4. Besondere Vorschriften (im Allgemeinen)
 5. Besondere Vorschriften für die Anlage von Fussgängerstreifen
 6. Der Alltagstest
 7. Bemerkungen zu Art. 6a Abs. 2 und 4 SVG (Fussgängerstreifen/Sicherheitsbeauftragte)
 8. Hinweis auf die Sicherheitsdelegierten der bfu
- III. Das Regel-Dilemma und die Verteilung der Verantwortung

I. Die neue gesetzliche Bestimmung

Im Rahmen der Revision «Via sicura» des Strassenverkehrsgesetzes hat der Bundesgesetzgeber u.a. folgende neue Bestimmung aufgenommen:

«Art. 6a Sicherheit der Strasseninfrastruktur

* René Schaffhauser, Prof. em. Dr. Dr. h.c., emeritierter Titularprofessor für öffentliches Recht an der Universität St. Gallen, ständiger Gastprofessor an der Universität Matej Bel in Banská Bystrica/Slowakei, Herausgeber des Jahrbuchs zum Strassenverkehrsrecht, Verfasser zahlreicher Bücher und weiterer Publikationen zum Strassenverkehrsrecht, Verantwortlicher von «StrassenverkehrsrechtPraxis Online» (WEKA), Konsulent der Anwaltskanzlei Dähler & Lippuner, St. Gallen.

Der Autor hat sich bereits verschiedentlich mit dem Thema auseinandergesetzt, vgl. z.B.:

– The Responsibility of Municipalities in Protecting Children as Road Users, Some comments on examples from Switzerland, in: ADAC (ed.), The Protection of Children in Road Traffic in Europe, Country Reports, Legal Aspects, Statements and Recommendations, Munich 2006, p. 67 ff. = Von der Verantwortung der Gemeinwesen beim Kinderschutz im Strassenverkehr, Einige Hinweise auf Beispiele in der Schweiz, in: ADAC (Hrsg.), Kinderschutz im Strassenverkehr in Europa, Länderberichte, Rechtliche Aspekte, Stellungnahmen und Empfehlungen, München 2006, S. 357 ff.

– Fussgängerstreifen können Ihre Kinder gefährden, Hinweise zur Sorgfaltspflicht der Gemeinwesen für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden und zu den Folgen von Sorgfaltspflichtverletzungen, in: R. SCHAFFHAUSER (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2005, St. Gallen 2005, S. 361 ff. Daher können sich gewisse Teile der Ausführungen mit bisherigen Publikationen des Autors überschneiden.

Der Bundesgesetzgeber erliess im Rahmen der Revision «Via sicura» des Strassenverkehrsgesetzes den Art. 6a «Sicherheit der Strasseninfrastruktur». Nach einer kurzen Betrachtung dieser Norm geht der Beitrag der Frage nach, welche Regeln nach bisherigem Recht für die Gemeinwesen als Werkeigentümer gelten. Dabei werden insbesondere die Regeln für die Anlage und den Unterhalt von Fussgängerstreifen beleuchtet. Das Ergebnis lautet, dass ausreichende Regeln bestehen. Aber die Gemeinwesen beachten diese für sie verbindlichen Regeln in zahlreichen Fällen nicht und begehen damit oft Verletzungen ihrer Sorgfaltspflicht. Doch werden sie dafür meist nicht zur Verantwortung gezogen. Vielmehr wird den Fahrzeuglenkenden – über Art. 32 Abs. 1 SVG (Anpassen der Geschwindigkeit an die Strassenverhältnisse) – auch die Verantwortung dafür überbunden, die von Gemeinwesen sorgfalts- und rechtswidrig geschaffenen Gefahren auszugleichen. Dies ist nicht hinnehmbar in einer Gesellschaft, in der grundsätzlich jeder seine ihm rechtlich übertragende Verantwortung zu tragen und für entsprechendes Versagen einzustehen hat. – Der neue Art. 6a SVG erweist sich teilweise als symbolische Gesetzgebung, indem er Dinge regelt, die nichts bringen. Zu hoffen bleibt, dass die übrigen Bestimmungen der Novelle zu einer Verbesserung der Lage beitragen. Sie vermögen jedoch das Grundproblem der Haftung der Gemeinwesen für sorgfaltswidriges Verhalten wohl nicht zu lösen.

¹ Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung.

² Der Bund erlässt in Zusammenhang mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen.

³ Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.

⁴ Bund und Kantone ernennen eine für den Verkehrssicherheitsbereich verantwortliche Ansprechperson (Sicherheitsbeauftragter).»

Ursprünglich hatte der Bundesrat in der Vernehmlassungsvorlage¹ eine weitergehende Regelung vorgesehen.

¹ Erläuternder Bericht zum Vernehmlassungsentwurf, Umsetzung des Handlungsprogramms des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr (Via sicura), auffindbar unter www.astra.admin.ch.

Danach sollten Bund, Kantone und Gemeinden u.a. dafür sorgen, dass die Strasseninfrastruktur so angelegt, unterhalten und betrieben wird, dass Unfälle möglichst ausgeschlossen sind bzw. möglichst geringe Folgen für Leib und Leben der an einem Unfall beteiligten Personen haben. Dazu kamen weitergehende Verpflichtungen im Bereich Planung und Ausführung sowie Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen. U.a. sollte jeder Unfall, der getötete oder schwer verletzte Personen zur Folge hatte, unter der Leitung eines Sicherheitsbeauftragten in Bezug auf Verkehrsverhalten, bauliche und organisatorische Massnahmen sowie Einsatz der Rettungskräfte analysiert und ausgewertet werden.

Die vorgeschlagenen Massnahmen fanden in der *Vernehmlassung* teilweise (insbesondere auch von Vertretern der schwächeren Verkehrsteilnehmenden) breite Unterstützung. Die Kantone hingegen als Strasseneigentümer verhielten sich dagegen eher skeptisch. (Die Gemeinden, die mit ihren Gemeindestrassen natürlich einen beachtlichen Teil der Massnahmen zu tätigen hätten, wurden nicht in ihrer Gesamtheit in die Vernehmlassung einbezogen). Von Seiten der Kantone wurde u.a. vorgebracht, diese Massnahmen seien zu umständlich, zu kostspielig, schössen über das Ziel hinaus, führten zu einer Reduktion der Eigenverantwortung der Fahrzeuglenkenden; ausserdem werde in die Kompetenzbereiche der Kantone und Gemeinden eingegriffen. Auch wurde – hier besonders interessant – von verschiedenen Kantonen und anderen «öffentlichen» Vernehmlassern geltend gemacht, es sei eine vermehrte Geltendmachung von Haftungsansprüchen gegenüber den Strasseneigentümern zu rechnen. Zwei Kantone verlangten gar, es sei sicherzustellen, dass daraus keine direkten rechtlichen Ansprüche gegenüber den Strasseninhabern abgeleitet werden könnten.

Der die *Botschaft* zu *Via sicura*, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr vom 20. Oktober 2010² begleitende Entwurf zu Änderungen des SVG³ enthielt bereits einen Art. 6a, dessen Abs. 1 den Wortlaut des verabschiedeten Abs. 1 enthält. Die im Entwurf vorgesehenen Abs. 2 und 3 enthielten im Wesentlichen die heutigen Bestimmungen von Abs. 3 und 4 mit der Abweichung, dass im damaligen Entwurf die Gemeinwesen (Bund, Kantone und Gemeinden) nicht aufgezählt wurden, sondern pauschal genannt wurden.⁴

In der Botschaft führte der Bundesrat zu den Infrastrukturmassnahmen zunächst allgemein aus, solche seien sehr wirksam: «Am wirksamsten sind die *Strassenverkehrs-Sicherheitsprüfungen* («*Road Safety Inspections*»), gefolgt vom *Management von Unfallschwerpunkten*

(«*Blackspot Management*») und von *Strassenverkehrs-Sicherheitsaudits* («*Road Safety Audits*»).»⁵ Dabei wird auf die Pläne der EU verwiesen, wonach dieselben Massnahmen auf dem übergeordneten Strassennetz vorgeschrieben werden sollen.⁶ In Bezug auf die Kosten – die in der Vernehmlassung eine wichtige Rolle spielten – wird ausgeführt: «*Durch den Verzicht auf einen gesetzlichen Auftrag an die Strasseneigentümer und Strasseneigentümerinnen, die Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen möglichst bald zu beseitigen, wie dies noch in der Vernehmlassung vorgeschlagen war, wird den Bedenken der Kantone weitestgehend Rechnung getragen.*»⁷ – Damit war schon klargestellt, dass Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen nicht möglichst bald beseitigt werden müssen. Bei den Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen finden wir allerdings bereits ein anderes Wording; so wird zu Art. 6a Abs. 1 ausgeführt: «*Die Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb von Strasseninfrastrukturen ist heute eine Selbstverständlichkeit. Es stehen aber noch nicht für alle Instrumente praxistaugliche Anleitungen zur Verfügung. Der Bund wird daher durch das ASTRA Empfehlungen und Richtlinien erarbeiten, um die Kantone und Gemeinden bei ihren Aufgaben zu unterstützen.*»⁸

Diese Bemerkungen führen uns zur Frage, wie die heutige Rechtslage diesbezüglich aussieht, was es allenfalls zu verbessern gilt.

II. Das Gemeinwesen als Werkeigentümer

1. Grundsatz

Strassen, Fusswege, Plätze, Trottoirs gelten als Werke i.S.v. Art. 58 OR, ebenso die dazugehörigen technischen Einrichtungen wie Beleuchtungsmasten, Signale, Markierungen usw.⁹ Soweit ein Gemeinwesen Eigentümer eines solchen Werks ist bzw. über ein Wegrecht verfügt und kraft dieser Dienstbarkeit unterhaltspflichtig ist, gilt Art. 58 OR als *lex specialis* gegenüber den kantonalen Verantwortlichkeitsgesetzen. Damit haftet das Gemein-

² BBl 2010 8447ff.

³ BBl 2010 8531ff.

⁴ Sie lauteten:

«2 Sie analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.

3 Sie ernennen eine für den Verkehrssicherheitsbereich verantwortliche Ansprechperson (Sicherheitsbeauftragter).»

⁵ BBl 2010 8466.

⁶ Vgl. dazu Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Strassenverkehrsinfrastruktur, ABl. Nr. L 319, S. 59. – In Bezug auf die Schweiz ist allerdings darauf zu verweisen, dass das übergeordnete Strassennetz – namentlich die Autobahnen und Autostrassen – diesbezüglich am wenigsten Probleme bereiten. Unsere Problembereiche liegen schergewichtig im Innerortsbereich, seien es kantonale oder kommunale Strassen.

⁷ BBl 2010 8466.

⁸ BBl 2010 8496 f.

⁹ Vgl. dazu und zum Folgenden z.B. FELLMANN/KOTTMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. I: Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftungen des OR, ZGB und PRHG, Bern 2012, N 950 ff.

wesen für solche Werke grundsätzlich wie ein privater Werkeigentümer.

2. Allgemeine Regeln

Der Eigentümer eines Werkes hat gemäss Art. 58 OR den Schaden zu ersetzen, den dieses infolge fehlerhafter Anlage oder von mangelhafter Unterhaltung verursacht.

Dabei ist unwesentlich, ob den Werkeigentümer oder seine Hilfspersonen ein Verschulden trifft. Die Werkeigentümerhaftung gilt als «Zustandshaftung»: Der Werkeigentümer haftet selbst dann, wenn ein Dritter den Werkmangel verursacht hat.¹⁰ Er kann sich mithin nicht mit dem Nachweis befreien, dass weder ihn noch seine Hilfspersonen ein Vorwurf trifft.

Voraussetzung der Haftung stellt ein Schaden dar, der adäquat kausal durch einen Werkmangel verursacht wurde.¹¹ Dieser Werkmangel kann, das wird bereits aus Art. 58 OR erkennbar, in einem Anlagefehler oder in einem Unterhaltsfehler bestehen.

Die Mängelhaftigkeit eines Werks bestimmt sich nach dem *Zweck* des Werks: Es muss die für den bestimmungsgemässen Gebrauch erforderliche Sicherheit bieten.¹² Damit sind unterschiedliche Massstäbe anzulegen je nachdem, welchem Zweck das Werk dient. Es ist mithin anhand des konkreten Einzelfalls zu ermitteln, ob ein einem bestimmten Zweck gewidmetes Werk die für den jeweiligen *Benutzerkreis* erforderliche Sicherheit bietet. An ein einem breiten Publikum zugängliches Werk sind höhere Anforderungen zu stellen als an Werke, die lediglich einem sehr eingeschränkten Personenkreis offenstehen¹³. Auch ist nicht jede denkbare Gefahr auszuschliessen, vielmehr sind jene Massnahmen zu treffen, die «normale» Risiken ausschliessen. Massstab dafür ist die Frage, was sich nach der Lebenserfahrung an einem bestimmten Ort ereignen kann.¹⁴ – Wird ein Werk von Kindern und Jugendlichen benutzt – wie etwa ein «Plauschbad» –, ist abzuklären, ob die Anlage und das Betriebskonzept

die jugendlichen Badegäste nicht dazu verleite, an einer gefährlichen Stelle ins Wasser zu springen.¹⁵

Ausserdem stellt sich die Frage der *Zumutbarkeit* geeigneter Vorkehrungen durch den Werkeigentümer. Er muss nicht in jedem Fall alles, was technisch überhaupt möglich ist, vorkehren. Nebst der Frage des technisch Möglichen stellt sich die Frage, ob Schutzvorkehrungen mit vernünftigen Kosten realisiert werden können. Diese müssen in einem «angemessenen Verhältnis zum Schutzinteresse der Benutzer und zum Zweck des Werks stehen»¹⁶. Bei dieser «Verhältnismässigkeitsprüfung» kommt der Frage der finanziellen Zumutbarkeit bei steigender Gefährdung, bei grösserer Bedeutung des gefährdeten Rechtsguts und bei zunehmender Schwere möglicher Verletzungen allerdings abnehmende Bedeutung zu.¹⁷

3. Besondere Gesichtspunkte bei Gemeinwesen als Werkeigentümer

Während Private üblicherweise allenfalls über ein Werk oder über einige, in ihrer Zahl gut überschaubare Werke verfügen, steht das Gemeinwesen regelmässig in einer anderen Situation. Es verfügt in aller Regel nicht nur über eine Vielzahl von Werken in Form von Gebäuden, sondern gerade in seiner Eigenschaft als Eigentümer der meisten Strassen, Wege und Plätze über sehr ausgedehnte Werk-«Anlagen». Daher legt die Rechtsprechung gerade im Hinblick auf Strassen, Wege und Plätze bei der Beurteilung von Mängeln einen grosszügigeren Massstab an als beim privaten Eigentümer eines einzelnen Werks. Dies betrifft einerseits die *finanzielle Belastbarkeit* des Gemeinwesens, zum andern die *Zumutbarkeit* von Massnahmen auch in *zeitlicher Hinsicht*.

Das letztere Kriterium – die *Zumutbarkeit von Massnahmen in zeitlicher Hinsicht* – ist sehr schön bei der Bekämpfung der Winterglätte darstellbar. Zum einen verfügen die Gemeinwesen schon gar nicht über den Wagenpark, um etwa bei starkem Schneefall das ganze Strassennetz gleichzeitig räumen zu können. Hier werden die Kapazitätsgrenzen deutlich erkennbar. Dies führt zu einer Priorisierung: Zunächst sollen die wichtigsten Strassen geräumt werden. Dazu zählen etwa auch Strassen, auf denen öffentlicher Verkehr (Busse auf relativ steilen Strecken!) verkehrt. Auch ist innerorts etwa auf besonders gefährliche Stellen für Fussgänger zu achten. Das bedeutet praktisch, dass Fahrzeugführende sich im Klaren darüber sein müssen, dass sie sehr suboptimal geräumte Fahrbahnen zu befahren und sich darauf einzurichten haben.

Eine weitere Frage, die sich in diesem Zusammenhang stellt, ist die *Vorhersehbarkeit ungünstiger winterlicher*

¹⁰ Vgl. z.B. BK-BREHM, Art. 58 OR N 104; OFTINGER/STARK, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Besonderer Teil; Bd. II/I: Verschuldenshaftung, gewöhnliche Kausalhaftungen, Haftung aus Gewässerverschmutzung, 4. A., Zürich 1987, § 19 N 111 ff.

¹¹ Zur Widerrechtlichkeit, die einige Unklarheiten bietet (vgl. dazu z.B. FELLMANN/KOTTMANN [FN 9]), führte das Bundesgericht unlängst aus, mit der Feststellung mangelnden Unterhalts und der Bejahung des Vorliegens eines Werkmangels i.S.v. Art. 58 OR sei die Widerrechtlichkeit erfüllt. – In dem hier interessierenden Fragebereich ist dieser Frage nicht weiter nachzugehen, da – wenn auf einen Werkmangel (und die üblichen weiteren Voraussetzungen) erkannt wird – die Widerrechtlichkeit, wie man sie auch konstruktiv betrachtet, keine Schwierigkeiten bereitet: Sie ist gegeben.

¹² Vgl. dazu und zum Folgenden FELLMANN/KOTTMANN (FN 9) N 935 mit zahlreichen Verweisen.

¹³ Sofern dieser Personenkreis keine Besonderheiten im Hinblick auf besondere Gefährdungen aufweist; Letzteres trifft z.B. auf Behindertenheime, Altenheime usw. zu.

¹⁴ Vgl. etwa BGE 122 III 229, 235; BGE 96 II 34.

¹⁵ So BGE 116 II 422.

¹⁶ FELLMANN/KOTTMANN (FN 9) 943 mit zahlreichen Nachweisen.

¹⁷ So SCHWENZER, Schweizerisches Obligationenrecht, Allgemeiner Teil, 5. A., Bern 2009, N 53.26.

Verhältnisse. Wenn überfrierende Nässe überraschend auftritt, ist das Gemeinwesen auch hier mit seinen Streumöglichkeiten überfordert. Allerdings fragt man sich angesichts doch immer besserer Wetterprognosen manchmal, ob eine Unvorhersehbarkeit tatsächlich ins Feld geführt werden kann, ob nicht rechtzeitigeres Streuen die Lage wesentlich hätte entschärfen können. Doch scheint die Rechtspraxis in solchen Situationen den Gemeinwesen einen sehr erheblichen Ermessensspielraum einzuräumen. Dies führt praktisch dazu, dass sich Private kaum mit Erfolg dagegen wehren können, wenn Gemeinwesen ihren Ermessensspielraum zu weit auslegen und damit allenfalls unnötige Gefahren schaffen. Die Praxis zeigt, dass sich Private meist schon gar nicht zur Wehr setzen, selbst wenn ein Gemeinwesen erforderliche Massnahmen unterlässt. Dies führt zu einem allenfalls an Willkür grenzenden Verhalten mancher Gemeinwesen, gegen das sich nicht mit Erfolg vorgehen lässt. So sind denn auch die Fälle sehr selten, bei denen ein Gericht einem Gemeinwesen einen Mitverschuldensanteil an einer gefährlichen Situation anlastet. Ein Beispiel findet sich in BGE 129 III 65 (it.) = Pra 2003 Nr. 121. Hier wurde dem Kanton Tessin ein Mitverschuldensanteil in folgender Situation angelastet: Auf einem Teilstück einer Kantonsstrasse in der Gemeinde Tesserete hatte sich Eis gebildet, was frühmorgens zu einem Selbstunfall eines Fahrzeuglenkers führte. Einerseits, so urteilte das Bundesgericht, sei die Eisbildung vorhersehbar gewesen, und andererseits wäre sie auch vermeidbar gewesen, weil zum fraglichen Zeitpunkt kein Streuwagen anderswo im Einsatz gestanden habe, die Gefahr also ohne weiteres hätte gebannt werden können.

Allerdings hielt das Urteil – das aus dem Jahr 2002 stammt – in seinen allgemeinen Ausführungen auch fest, dass *ausserorts* grundsätzlich keine Salz- oder Sandstreupflicht bestehe¹⁸. Bei verkehrsreichen Strassen genüge es daher, dass die gefährlichen Abschnitte innerhalb einer vernünftigen Zeit wieder befahrbar gemacht werden¹⁹. Dem Verfasser ist kein neueres Urteil bekannt, das davon abweichen und eine Salz- und Sandstreupflicht grundsätzlich auch für Ausserortsstrassen annehmen würde.

Doch gelten solche Erleichterungen auch für Gemeinwesen nur in geringerem Ausmass dann, wenn es sich nicht um solche Knappheits- bzw. zeitliche Notsituationen handelt. Dies gilt insbesondere für die Planung von Strassen und Trottoirs und der dazugehörigen Infrastruktur wie Signale und Markierungen. Gleiches gilt, wenn es sich um den ganz normalen Unterhalt handelt. Müssen etwa sichtbehindernde Bäume und Hecken zurückgeschnitten werden, kann sich das Gemeinwesen nicht auf

Ressourcenknappheit in zeitlicher und personeller Hinsicht berufen.

4. Besondere Vorschriften (im Allgemeinen)

Art. 115 Abs. 1 der Strassensignalisationsverordnung (SSV) ermächtigt das UVEK, *Weisungen* für die Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung von Signalen, Markierungen, Leiteinrichtungen, Strassenreklamen und dergleichen zu erlassen sowie diese und technische Normen als rechtsverbindlich zu erklären.

Das UVEK hat davon mit der Verordnung vom 12. Juni 2007 über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen²⁰ Gebrauch gemacht.

Diese Verordnung enthält²¹ «die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), die für die Ausführung, Ausgestaltung und das Anbringen von Signalen, Markierungen und Leiteinrichtungen auf Strassen, Fuss- und Wanderwegen anzuwenden sind». In der Folge zählt die Verordnung knapp 30 Normen des VSS auf.²²

Weisungen sind *innerdienstliche Anordnungen*. Sie werden in der Regel von einer vorgesetzten Behörde erlassen und wenden sich an eine untergeordnete Behörde bzw. an eine Mehrzahl davon, um eine einheitliche Vollzugspraxis zu gewährleisten. Die Terminologie ist dabei sehr unterschiedlich: Sie erscheinen als Verwaltungsverordnungen, Dienstanweisungen, Weisungen, Kreisschreiben, Dienstreglement, Richtlinie, Wegleitung usw. Inhaltlich (soweit es nicht um eine konkrete Anweisung an eine einzelne Amtsperson zur Vornahme oder Unterlassung einer ganz spezifischen Handlung, also um eine Einzelanordnung, geht) regeln Weisungen damit das Verhalten von Verwaltungsbehörden. Gelten Rechtsverordnungen grundsätzlich für jedermann, so gelten Verwaltungsverordnungen oder eben Weisungen für die Verwaltungsbehörden, die im entsprechenden Aufgabenbereich sachzuständig sind. «Die Hauptfunktion der Verwaltungsverordnung besteht darin, eine einheitliche, gleichmässige und sachrichtige Praxis des Gesetzesvollzugs sicherzustellen.»²³

Weisungen sind *hoheitlich, einseitig, verbindlich und erzwingbar*²⁴. Sie stellen damit gewissermassen Rechtssät-

¹⁸ Damit sind Ausserortsstrassen, nicht aber Autostrassen und Autobahnen gemeint.

¹⁹ Mit Verweis auf BGE 102 II 343 E. 1b S. 345; dieses Urteil stammt aus dem Jahr 1976.

²⁰ SR 741.211.5.

²¹ Gemäss deren Art. 1.

²² Diese Normenblätter können (zumindest von Privaten) beim VSS gegen ein nicht unerhebliches Entgelt bezogen werden.

²³ HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. A., Zürich/St. Gallen 2010, N 124, mit Verweis auf BIAGGINI, Die vollzugslenkende Verwaltungsverordnung: Rechtsnorm oder Faktum?, ZBl 1997 1 ff., 4.

²⁴ Vgl. HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN (FN 23) N 867.

ze²⁵ dar, die für die mit dem entsprechenden Sachbereich betrauten Behörden verbindlich sind. Im Verstoß gegen eine Verwaltungsverordnung kann eine *haftpflichtrechtliche Widerrechtlichkeit* liegen²⁶. Umgekehrt kann die Einhaltung einer Verwaltungsverordnung einen *strafrechtlichen Rechtfertigungsgrund* setzen²⁷.

5. Besondere Vorschriften für die Anlage von Fussgängerstreifen

Der VSS hat mit der Schweizer Norm SN 640 241 «Fussgängerverkehr» Normen über Fussgängerstreifen erlassen. Diese Norm gilt als Weisung i.S.v. Art. 115 Abs. 1 SSV; sie ist gültig seit dem 1. September 2000. Sie ist in der Verordnung des UVEK vom 12. Juni 2007²⁸ unter Art. 4 lit. a aufgeführt (mit Ausnahme des Kapitels C: «Ausrüstung»). Gemäss der Marginalie von Art. 4 handelt es sich bei den dort aufgeführten Normen um «Markierungen». Dies könnte den Anschein erwecken, dass die SN 640 241 schwergewichtig Fragen der Markierung von Fussgängerstreifen behandelt. Dem ist aber bei Weitem nicht so. Die SN 640 241 regelt vielmehr auch Grundsätze, Beurteilungskriterien und Bedingungen für die Einrichtung von Fussgängerstreifen.

Zunächst fällt ein Weiteres auf. Auf der (Papierform der) Norm heisst es, die Norm gelte als Weisung i.S.v. Art. 115 Abs. 1 SVV und sei gültig ab 1.9.2000. Von diesem Datum an galt offenbar die Norm integral, also einschliesslich des Kapitels C: «Ausrüstung». Offenbar erst mit der Ver-

ordnung des UVEK vom 12. Juni 2007²⁹ wurde das Kapitel C aus dem Geltungsbereich der Norm entfernt³⁰.

Die SN 640 241 gilt gemäss deren Ziff. 1 «für geplante und bestehende Fussgängerstreifen auf öffentlichen Strassen». Dies entspricht einem integralen *Geltungsbereich*: Jeder Fussgängerstreifen hat grundsätzlich den Vorgaben dieses Normenwerks zu entsprechen.

Als *Gegenstand der Norm* nennt Ziff. 2 «Richtlinien zur Beurteilung der Notwendigkeit, Lage und Ausrüstung von Fussgängerstreifen».

Zur *Platzierung von Fussgängerstreifen im Bereich von Bushaltestellen* führt die Norm in Ziff. 5 aus, im Regelfall werde der Fussgängerstreifen bei Bushaltestellen hinter dem Bus angeordnet; dies bedingt jedoch die Anordnung einer Mittelinsel sowie das Markieren einer Sicherheitslinie. «Ist die Anordnung einer Mittelinsel aus Platzgründen nicht möglich, soll der Fussgängerübergang so weit verlegt werden, dass die erforderlichen Sichtweiten gewährleistet sind.»

Zur *erforderlichen Sichtweite* führt Ziff. 6 lit. b aus: Bei Fussgängerstreifen ohne Schutzinsel ist die Länge der Halteverbotslinie von der Sichtweite abhängig; sie beträgt mindestens 15,00 m. Die Sichtweiten nach links und rechts vom Fahrzeuglenker in den Warteraum haben 0,5 m von der Fahrbahn zurück zu betragen. Der Fahrzeuglenker muss mit anderen Worten sowohl den ganzen Fussgängerstreifen überblicken und je 0,5 m in die Warterräume links und rechts Einblick nehmen können.

6. Der Alltagstest

Der Verfasser hat im Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2005 unter dem Titel «Fussgängerstreifen können Ihre Kinder gefährden» eine Situation geschildert, die sich auf seinem Arbeitsweg in St. Gallen befindet: Eine Bushaltestelle unmittelbar anschliessend an einen Fussgängerstreifen. Der Fussgängerstreifen führt über eine Strasse, die Schulkinder benutzen; in unmittelbarer Nähe befindet sich ein Primarschulhaus. Im Einzugsbereich des Fussgängerstreifens befindet sich ausserdem ein Kindergarten.

²⁵ Die Bemerkung, wonach Weisungen «gewissermassen» Rechtssätze für die Verwaltung darstellen, bedarf einer kurzen Erläuterung. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts stellen Weisungen/Verwaltungsverordnungen keine Rechtsquellen des Verwaltungsrechts dar, weil sie sich nicht, wie Rechtsverordnungen, an grundsätzlich jedermann richten, insbesondere keine Rechte und Pflichten der Privaten statuieren, sondern eben (zumindest in der Regel) nur eine Innenwirkung aufweisen. Trotz ihrer Behördenverbindlichkeit werden sie daher regelmässig nicht in den Gesetzessammlungen veröffentlicht, denn dort sollen grundsätzlich die Bürgerinnen und Bürger ihre Rechte und Pflichten nachschlagen können.

Dieser Praxis ist in der Lehre verschiedenste Kritik erwachsen. Als zentrales Argument wird angeführt, dass es für den Bürger nicht darauf ankommen soll, ob eine Behörde «Rechte und Pflichten (direkt) gestützt auf Gesetz und Verordnung bestimme oder ob noch eine Verwaltungsverordnung diese Rechte und Pflichten gewissermassen (aus dem Hintergrund) mitpräge» (TSCHANNEN/ZIMMERLI/MÜLLER, Allgemeines Verwaltungsrecht, 3. A., Bern 2009, § 41 N 29, mit zahlreichen Verweisen auf die entsprechenden Lehrmeinungen).

²⁶ Vgl. z.B. BGE 89 II 38 E. 4c S. 47 f. Allerdings gibt es auch gegenteilige Urteile; vgl. VerwGer Bern, BVR 1998 S. 337 ff.; differenziert PRK, VPB 2000 Nr. 31 S. 438 f. JAAG, SBVR Bd. I, Organisationsrecht, Teil 3: Staats- und Beamtenhaftung, 2. A., Basel 2006, N 106 vertritt ebenfalls die Meinung, eine Verletzung interner Richtlinien sei als Rechtsverletzung zu betrachten, da sie sich regelmässig auf Rechtsgrundlagen auf Gesetzes- oder Verordnungsstufe zurückführen lassen.

²⁷ Vgl. BGE 121 IV 207 E. 2a S. 212; 115 IV 162 E. 2a S. 164 f. (Diese Hinweise sind TSCHANNEN/ZIMMERLI/MÜLLER [FN 25], § 41 N 17 entnommen.)

²⁸ SR 741.211.5.

²⁹ SR 741.211.5.

³⁰ Auch in der entsprechenden Verordnung des UVEK vom 4. August 2003 (AS 2003 2574) wurde die SN 640 241 in der Fassung vom September noch integral aufgeführt (Art. 4 lit. a).

Die folgenden 4 Abbildungen stammen aus dem Beitrag aus dem Jahr 2005:



Abbildung 1: Auf der linken Strassenseite korrekt parkiertes Fahrzeug, das bereits die Sicht auf den Warteraum des Fussgängerstreifens behindert. Zwischen dem Fahrzeug und dem Fussgängerstreifen liegt eine Bushaltestelle (gekennzeichnet mit der Tafel am Mast).



Abbildung 2: Nahaufnahme der Bushaltestelle.



Abbildung 3: Nahaufnahme von der Gegenseite. Eine Frau wartet an der Bushaltestelle auf den Bus.



Abbildung 4: Stehender Bus an der Bushaltestelle. Die Frau besteigt eben den Bus.

Abbildung 5 wurde im September 2012 aufgenommen. In der Zwischenzeit wurden im Bereich der Strasse gewisse bauliche Änderungen vorgenommen. So wurde der auf Abbildung 1 sichtbare Verkehrsteiler entfernt und es wurde das Signal 1.23 «Kinder» mit dem Schriftzeichen «Schule» auf der Strasse angebracht. Was aber nicht geändert wurde: Die Bushaltestelle befindet sich nach wie vor an derselben Stelle wie 2005, nämlich unmittelbar im Anschluss an den Fussgängerstreifen.



Abbildung 5: Situation September 2012. Die Bushaltestelle befindet sich nach wie vor direkt angrenzend an den Fussgängerstreifen.

Eine solche Kombination von Fussgängerstreifen und Bushaltestelle – und dies im Nahbereich einer Primarschule und im Einzugsbereich eines Kindergartens – verstösst offensichtlich gegen elementarste Sicherheitsanforderungen. Es erscheint als geradezu grotesk, wenn an solchen Stellen vor und bei Schuljahresbeginn die bekannten bfu-Tafeln «Achtung: Schulbeginn» aufgestellt werden, die sich an die Fahrzeugführenden wenden. Der Fahrzeuglenker erlebt das an solcher Stelle etwa so: Achtung! Das Gemeinwesen hat schwerwiegende Sicherheitsprobleme geschaffen. Du – Fahrzeugführer – Sorge dafür, dass trotzdem nichts passiert! – Und wenn schliesslich an den ersten Schultagen noch Polizisten vor Ort sind, die für die Sicherheit der Schulkinder sorgen sollen ...

7. Bemerkungen zu Art. 6a Abs. 2 und 4 SVG (Fussgängerstreifen/Sicherheitsbeauftragte)

Die Vorlage des Bundesrates und die ständerätliche Fassung von Art. 6a SVG (der Ständerat war erstbehandelnder Rat) enthielt noch keine Bestimmung über die Fussgängerstreifen. Der heutige Abs. 2 («Der Bund erlässt in Zusammenhang mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen») ist auf einen Antrag von Matthias Aebischer im Nationalrat zurückzuführen³¹. Dieser Antrag mit dem Zweck, der Sicherheit der Fussgängerstreifen besondere Aufmerksamkeit zu schenken, wurde angesichts einer Häufung von

³¹ Vgl. AB N 19.12.2012, S. 9 ff.

Unfällen an Fussgängerstreifen im Nationalrat eingebracht; seiner vorberatenden Kommission lag er noch nicht vor. Inhaltlich wurde zu diesem Antrag – der schliesslich angenommen wurde – etwa ausgeführt, er bringe nichts Zusätzliches gegenüber der Fassung des Bundesrates; er sei aber doch ein wichtiges Zeichen: «Damit können wir zeigen, dass wir mit dieser Vorlage auch die schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer angemessen schützen wollen.»³² Auch die bundesrätliche Stellungnahme fiel ähnlich aus: «Sie beantragen etwas, das grundsätzlich selbstverständlich ist. (...) Die gesetzliche Verpflichtung zur Einhaltung der sicherheitsspezifischen Baunormen besteht natürlich auch heute schon. Mit der expliziten Erwähnung in Abs. 1³³ erhöhen Sie den Druck – nicht mehr, aber auch nicht weniger. Insofern ist es vor allem ein moralischer Effekt, den wir mit dieser Ergänzung wahrscheinlich erzeugen können.»³⁴

Gemäss Art. 6a Abs. 4 SVG ernennen Bund und Kantone eine für den Verkehrssicherheitsbereich verantwortliche Ansprechperson (*Sicherheitsbeauftragter*).

Im Nationalrat wurde um die Frage, ob ein Sicherheitsbeauftragter ernannt werden sollte und was seine Funktion genau sei, recht heftig diskutiert³⁵. Einmal wurde geltend gemacht, dadurch würden für die Gemeinden zusätzliche Kosten generiert, da diese Personen ja auch geschult werden müssten. Eine Minderheit der vorberatenden Kommission des Nationalrats beantragte daher eine Streichung der Bestimmung. Im Rat wurde etwa vorgebracht, man habe in der Kommission nicht sagen können, welches die Anforderungen an diese Ansprechperson und welches ihre Kompetenzen seien: «Man hat gesagt, man bezeichnet diese Person einfach; sie sei verantwortlich.»³⁶ Dem wurde entgegengehalten, es gehe einzig darum, dass eine Person bezeichnet werde, die für alle Sicherheitsfragen im Zusammenhang mit dem Verkehr zuständig sei: «Diese Anlaufstelle ist die Garantie dafür, dass die Sicherheitsaspekte im Alltag nicht einfach unter den Tisch gewischt werden...»³⁷ Auch von bundesrätlicher Seite wurde der Ball eher flach gehalten: «Die Gemeinde kann dem Tiefbauamt oder dem Chef des Werkhofes einen Auftrag erteilen. Man kann es auch an ein sowieso für die Strassenplanung zuständiges Ingenieurbüro oder sogar an den Kanton delegieren.»³⁸ – Mit solchen Begründungen wurde die Bestimmung schliesslich angenommen.

8. Hinweis auf die Sicherheitsdelegierten der bfu

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu hat den gesetzlichen Auftrag, Nichtberufsunfälle u.a. im Bereich des Strassenverkehrs zu verhüten. Dazu erhält sie vorab von der SUVA und von den übrigen Versicherungen finanzielle Mittel im Umfang von jährlich derzeit über 27 Mio. Franken³⁹.

Die bfu fokussiert nach ihren Worten für die Sicherheit im Strassenverkehr wie folgt: «Die bfu fördert eine sichere verkehrstechnische Infrastruktur...»⁴⁰ Unter dem Titel «Prävention als Daueraufgabe» führt sie aus: «Tatsache ist: Viele Unfälle sind vermeidbar. Darum setzt die bfu alles daran, Gefahrenquellen zu erforschen und Unfallrisiken durch aktive Präventionsarbeit zu senken. Die Unfallverhütung der bfu ist effektiv. Sie stützt sich auf den wirkungsorientierten Präventionskreislauf. Alle Massnahmen sind aufeinander abgestimmt und werden zusammen mit Partnern umgesetzt.»⁴¹ Weiter: «Die bfu hat ein einzigartiges Netzwerk für Unfallprävention in Städten und Gemeinden aufgebaut: die 1'200 bfu-Sicherheitsdelegierten. Sie sind das Bindeglied zwischen der bfu und der Bevölkerung.»⁴²

Der Publikation «Die Spezialisten für Unfallprävention in den Gemeinden»⁴³ ist zu entnehmen: «Dank regelmässiger Schulung durch die bfu und direktem Kontakt mit bfu-Fachexperten sind Sicherheitsdelegierte in der Lage, Unfallrisiken im Strassenverkehr (...) zu erkennen.» «Aufgrund ihres Wissens stehen Sicherheitsdelegierte nicht nur den Gemeindebehörden bei, sie sind auch Ansprechpartner für die Bevölkerung, Vereine und regionale Medien.» «Das nötige Wissen erhalten die Sicherheitsdelegierten direkt von der bfu, dem Schweizer Kompetenzzentrum für Unfallprävention. (...) In komplexen Fällen zieht die oder der Sicherheitsdelegierte den Chef-Sicherheitsdelegierten der Region oder einen Fachspezialisten der bfu bei.» «Sicherheitsdelegierte entdecken Unfallgefahren in der Gemeinde und schlagen Massnahmen vor ...»

III. Das Regel-Dilemma und die Verteilung der Verantwortung

Wir haben einmal die *bestehenden Regeln* und weitere bestehende Einrichtungen betrachtet:

³² So FRANZISKA TEUSCHER, AB N 19.12.2012, S. 10.

³³ Der Antrag betraf ursprünglich den Abs. 1 der Vorlage.

³⁴ Bundesrätin DORIS LEUTHARD, AB N 19.12.2012, S. 12.

³⁵ Vgl. dazu und zum Folgenden AB N 19.12.11 zum Geschäft 10.092, S. 9 ff.

³⁶ MAX BINDER, AB N 19.12.2012, S. 11.

³⁷ FRANZISKA TEUSCHER, AB N 19.12.2012, S. 11.

³⁸ Bundesrätin DORIS LEUTHARD, AB N 10.12.2012, S. 12.

³⁹ Diese Beiträge werden vorwiegend über Prämienzuschläge bei Nichtberufsunfallversicherungen finanziert; vgl. vorab Art. 88 Bundesgesetz über die Unfallversicherung vom 20. März 1981 (UVG), SR 832.20.

⁴⁰ Die bfu stellt sich vor, Schweizer Kompetenz- und Koordinationszentrum für Unfallprävention, nicht datiert, auffindbar unter www.bfu.ch, S. 7.

⁴¹ Ebenda, S. 11.

⁴² Ebenda, S. 13.

⁴³ Abrufbar unter www.bfu.ch. Die folgenden Zitate werden nicht einzeln nachgewiesen; die Kurzpublikation ist nicht paginiert.

- die allgemeinen Vorschriften der Werkeigentümerhaftung, die für die Gemeinwesen gelten, wenn sie über öffentliche Strassen verfügen;
- die besonderen – in die Form von Weisungen gegossenen – Normen, die für den Bau und Unterhalt von Fussgängerstreifen rechtsverbindlich gelten;
- die bfu-Sicherheitsdelegierten, die im Präventionsbereich tätig sind.

Diese Regeln sind für die Gemeinwesen verbindlich. Sie sind zudem ausreichend: Es trifft nicht zu – wie dies der Bundesrat in seiner Botschaft glauben macht –, dass praxistaugliche Anleitungen fehlen. Ganz offensichtlich werden sie von einer grossen Zahl von Gemeinwesen aber nicht ernst genommen. Die bfu hat kürzlich festgestellt, dass etwa die Hälfte der bestehenden Fussgängerstreifen den Anforderungen nicht genügt – dieselbe bfu, die ihre Sicherheitsdelegierten in höchsten Tönen preist...

Wenn die Gemeinwesen die für sie geltenden Regeln nicht einhalten, hat das aber normalerweise nicht etwa zur Folge, dass sie dafür – wie wir Privaten – zur Verantwortung gezogen werden; dies ist äusserst selten der Fall. Vielmehr wird in aller Regel – wenn sich ein Unfall ereignet – die Verantwortung auf den Fahrzeugführer verlagert.

Gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG hat dieser die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich u.a. den Strassenverhältnissen. Diese Bestimmung – das haben zahlreiche Fahrzeugführer erfahren, wenn sie an fehlerhaft konstruierten oder mangelhaft unterhaltenen Fussgängerstreifen in einen Unfall verwickelt wurden – lässt sich ohne weiteres dahin interpretieren, dass die Strassenverhältnisse ein solches Fahrverhalten nicht zulassen. FELLMANN/KOTTMANN⁴⁴ drücken das so aus: «Poinziert ausgedrückt, hat sich nach dieser Praxis der Verkehr den Strassenverhältnissen und nicht die Strasse dem Verkehr anzupassen.» Was dabei nicht explizit ausgedrückt wurde: Durch Fehlverhalten der Gemeinwesen geschaffene Gefahren werden in aller Regel dem Fahrzeugführer überbunden. Dabei wird normalerweise gar nicht danach gefragt, ob erstens ein Konstruktions- oder Unterhaltsfehler vorliegt, zweitens (logischerweise) auch nicht danach, ob dadurch die Situation für den Fahrzeugführer in einer Weise erschwert wurde, die es zu berücksichtigen gilt. Mit anderen Worten trägt der Fahrzeugführer gewissermassen die (zusätzliche) Verantwortung für Fehlverhalten der Gemeinwesen in der Weise, dass er das in seine Fahrweise einzubeziehen hat. Das ist ein «game», das sich ziemlich weit treiben lässt. Die Verurteilungen von Fahrzeugführern in der Folge von Unfällen auf Fussgängerstreifen belegt dies in eindrücklicher Weise.

Angesichts dieser Lage ist es geradezu grotesk, wenn einzelne Kantone in der Vernehmlassung äussern, die vorge-

schlagenen Massnahmen führten zu einer Reduktion der Eigenverantwortung der Fahrzeuglenkenden.

Es ist nicht weiter hinzunehmen, dass das Gemeinwesen in solchen Situationen – wenn es offensichtlich seinen rechtlichen Verpflichtungen zur sicheren Ausgestaltung und zum sicheren Unterhalt von Fussgängerstreifen nicht nachkommt – in aller Regel ungeschoren davonkommt, während der Fahrzeugführer mit dem (fast beliebig ausweitbaren) Vorwurf nicht angepasster Geschwindigkeit belegt wird.

Es ist letztlich eine *zivilgesellschaftliche Aufgabe*, wenn die «Player» des rechtlichen «games» nicht reagieren. Im dargelegten Beispiel des Fussgängerstreifens weiss wohl eine Vielzahl von Akteuren von der Gefährlichkeit der Anlage: etwa die Strassenplanungsbehörde, das Strasseninspektorat, der Strassenunterhalt, die Polizei, die Buschauffeure, der Schulhausträger, die Lehrerschaft, ja vielleicht gar der bfu-Sicherheitsdelegierte – übrigens alles Träger öffentlicher Ämter. Wenn diese ganze Armada von Trägern öffentlicher Ämter solche Probleme nicht in den Griff bekommt, das verantwortliche Gemeinwesen nicht zum Handeln bringt, bleibt wohl nur noch, dass zivilgesellschaftliche Kräfte sich einmischen: Eltern, Quartiervereine usw. Wenn deren Engagement zu keinem Ziel führt, müsste wohl der Weg über die Presse gesucht werden; selbst die Sensationspresse wäre dafür allenfalls ein geeignetes Mittel. Vielleicht ist es auf diese Weise möglich, unsere Gemeinwesen dazu zu bringen, ihrer Verantwortung nachzukommen. – Sind wir diesbezüglich nicht in einer – selbstverständlich nur in gewissen Bereichen – vergleichbaren Situation wie in «gelenkten» Demokratien, wo wir unsere Hoffnungen auch auf die Zivilgesellschaft setzen?

Aber wie häufig – wenn solche Probleme offenkundig werden – wählen wir nicht den naheliegenden Weg: die Gemeinwesen zu zwingen, ihrer rechtlich vorgegebenen Verantwortung nachzukommen. Es scheint einfacher und vielleicht auch eleganter, neue Regelwerke zu beschliessen, den Gesetzgebungsapparat in Gang zu setzen. Zwar werden Normen erlassen, bei deren Erlass der Gesetzgeber schon weiss, dass sie (zumindest teilweise) nichts bringen, aber sie schaden ja auch nicht, und – sehr wichtig – der Gesetzgeber hat ein Zeichen gesetzt, er hat dem Volk gezeigt, dass er dessen Sorgen ernst nimmt, dass er es nicht vergessen hat: Moralische Gesetzgebung.

Es mag sein, dass das neue Regelwerk tatsächlich zu gewissen Verbesserungen führen wird; es wäre erfreulich. Es darf uns aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass überall dort, wo keine Verbesserungen erzielt werden, das alte Dilemma bleibt: dass es etwas ganz anderes ist, ob ein Gemeinwesen seinen Sorgfaltspflichten nicht nachkommt oder ob es der Bürger ist.

So bleibt nur zu hoffen, dass wir uns bei diesen Themen künftig für einmal auf der anderen Seite des Meeres befinden, nämlich auf der Seite der Taten.

⁴⁴ FN 9, N 952.

Résumé

Dans le cadre de la révision de la loi sur la circulation routière «Via sicura», le législateur fédéral a édicté l'art. 6a «Sécurité de l'infrastructure routière». Après avoir brièvement examiné cette norme, l'article s'attache à la question de savoir quelles règles du droit actuel s'appliquent aux collectivités publiques en tant que propriétaire d'ouvrage. Il analyse avant tout les règles applicables à l'aménagement et à l'entretien des passages pour piétons et parvient à la conclusion qu'il y en a suffisamment. Toutefois, dans de nombreux cas, les collectivités publiques ignorent ces règles, bien qu'elles y soient liées, violant ainsi souvent leur devoir de diligence. La plupart du temps, elles ne doivent cependant pas en répondre. C'est au contraire souvent aux conducteurs qu'il incombe – par le biais de l'art. 32 al. 1 LCR (adaptation de la vitesse aux conditions de la route) – de compenser les dangers créés par les collectivités publiques au mépris de la loi et de leur devoir de diligence. Ce fait est inacceptable dans une société où chacun doit assumer la responsabilité que lui impose la loi et répondre en cas de manquement. – Le nouvel art. 6a LCR revêt en partie un caractère symbolique dès lors qu'il règle des aspects inutiles. Il reste à espérer que les autres dispositions de la révision contribueront à améliorer la situation, quand bien même elles ne parviendront probablement pas à régler le problème de fond qui concerne la responsabilité des collectivités publiques en cas de comportement contraire à leur devoir de diligence.